notiziario della sat dlf udine

Numero 47 Anno 12 (4) Dicembre 2007

Nuovi operatori in Friuli

Nell'ambito della liberalizzazione dei binari, nuovi operatori ferroviari si affacciano sulle linee del Friuli Venezia Giulia.
Nei giorni 8 e 9 ottobre scorso la locomotiva D 753.703 LI della compagnia ferroviaria Linea Treno ha effettuato due corse prova da Venezia Mestre fino a San Giorgio di Nogaro (UD) in previsione di nuovi possibili servizi merci su questa località della bassa friulana, importante stazione di snodo delle merci verso l'omonima area industriale e portuale, dove tutto il traffico di raccordo e smistamento “porta a porta” è esercitato dalla Ser.Fer..
L'8 ottobre la macchina ha circolato come treno 63809 tra Venezia Mestre e San Giorgio di Nogaro e come treno 63810 al ritorno; il giorno successivo rispettivamente come treno 63811 e 63812.
In seguito il 22 e 23 ottobre la locomotiva E 436 338 MF di FRET Italia ha effettuato una serie di corse relative alla certificazione del personale di macchina sui binari regionali.
Le tracce interessate, percorse più volte nella stessa giornata, sono state: Portogruaro-Bivio d'Aurisina-Villa Opicina-Bivio d'Aurisina-Monfalcone e Monfalcone-Gorizia-Udine-Gorizia-Monfalcone-Portogruaro.
Infine dal 13 al 16 novembre la locomotiva D 753 006 SI di Sistemi Territoriali, ha effettuato numerose corse prova per la certificazione del Personale di Macchina tra il Veneto ed il Friuli Venezia Giulia.
Il giorno 13, con partenza da Venezia P. Marghera Scalo, è risalita sul-

La locomotiva D 753 703 LI, proveniente da Venezia Mestre, sosta presso la stazione di San Giorgio di Nogaro, già pronta per ripartire dopo un breve scambio di formalità con la dirigenza locale.
San Giorgio di Nogaro, 9.10.07 (foto E. Ceron)

La locomotiva E 436 338 MF sosta sul secondo binario della stazione di Udine la mattina del 23 ottobre (foto E. Ceron)

la Venezia-Udine-Tarvisio fino a Sacile per poi proseguire sulla Pedemontana Sacile-Gemona fino alla località di Pinzano, stazione ormai privata di tutti gli scambi, del primo e secondo binario, di tutti i binari dell'annesso scalo e della deviata con quel che resta della linea per Casarsa; sono rimasti attivi solo i segnali semaforici ed ovviamente il 3° binario che è quello di transito; comunque da questa stazione si gestisce il traffico dell'intera linea.
La tratta Pinzano-Sacile è stata percorsa due volte con rientro in serata a Venezia P. Marghera Scalo.
Il giorno 14 la stessa tratta è stata ripetuta altre due volte ma con partenza da Venezia Mestre.
La locomotiva, il 15 novembre ha invece circolato sulla Venezia-Trieste; partita da Venezia Mestre ha proseguito fino a Bivio d'Aurisina dove ha deviato risalendo fino alla stazione di valico italo-sloveno di Villa Opicina. Sono seguite altrettante doppie corse ripetute tra Cervignano A.G. e Villa Opicina, con sosta notturna nell'omonimo scalo friulano. Prima del definitivo rientro nel tardo pomeriggio del 16 novembre a Venezia Mestre la stessa tratta Cervignano A.G. e Villa Opicina è stata nuovamente tracciata per due volte.

Enrico Ceron

Un'altra immagine della locomotiva E 436 338 MF a fianco del Minuetto ME 15 (foto E. Ceron)

La locomotiva D 753 006 SI di Sistemi Territoriali riparte da Pinzano verso Sacile. In basso a destra si nota il binario, oramai tagliato della Pinzano-Casarsa (foto E. Ceron)

La D 753 006 SI in sosta nella stazione di Pinzano il 13 novembre (foto E. Ceron)

Dalle Alpi all'Adriatico in ferrovia: con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906)

Questo il titolo della mostra inaugurata il 4 ottobre a Gorizia per festeggiare degnamente il 150° della linea Vienna-Trieste, la Südbahn (Meridionale), ed il centenario della Transalpina celebrato lo scorso anno.
Voluta dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Gorizia, è stata realizzata dal Centro Studi Turistici Valussi ed offre 300 tra disegni, mappe, litografie, dipinti, libri e oggetti vari riguardanti le due linee. Pezzo forte un dipinto raffigurante una veduta di Trieste con il porto e la stazione centrale a fine '800 delle dimensioni di 5 metri per 1. Vi è inoltre una esposizione di modelli di treni che hanno fatto e fanno servizio su queste linee.
L'esposizione resterà fino al 27 gennaio 2008 presso la sala esposizioni della CaRiGo.

Daniele De Anna

Il Treno della Memoria

Anche quest'anno in occasione delle ricorrenze di inizio novembre la Pro Loco di Fogliano-Redipuglia ha organizzato il "Treno della Memoria" tra Redipuglia (sede del sacrario nazionale) e Most na Soci (S. Lucia di Tolmino) in Slovenia con prosecuzione in pullman fino a Kobadir (Caporetto) per la visita ai musei e sacrari della Battaglia di Caporetto.
Il treno era composto da materiale Sloveno e stracolmo in ogni suo posto di partecipanti e figuranti con le divise militari storiche di Italia e Austria. Alla trazione si sono alternate: sul tratto italiano Redipuglia-Gorizia la locomotiva E 626.238 del Museo di Trieste C.M., sul tratto sloveno Gorizia-Nova Gorica-Most na Soci la locomotiva a vapore 33 037.
Durante il viaggio, nelle varie carrozze del treno uno speaker ha illustrato i principali avvenimenti accaduti nella valle dell'Isonzo raccontando aneddoti e curiosità dalla storia della stessa linea ferroviaria alla Grande Guerra, in questo particolare settore del fronte che abbraccia idealmente tutto il periodo dal 24 maggio 1915 al 24 ottobre 1917.

Enrico Ceron

Il convoglio storico trainato dalla E 626 238 è arrivato vuoto alla stazione di Redipuglia di primo mattino proveniente da Gorizia. Redipuglia, 3 novembre '07 (foto E. Ceron)

L'archivio storico ferroviario di Casarsa della Delizia

Il giorno 23 novembre si è tenuto presso il teatro P. P. Pasolini di Casarsa l'incontro di presentazione dell'"Archivio storico ferroviario di Casarsa della Delizia".
Durante la serata è stata dapprima presentata l'importante e poliedrica figura di Cesare Bortotto (Casarsa 1923 - Udine 1996). Già insegnante elementare, funzionario delle F.S., poeta in lingua friulana, fece parte dell'"Academiuta di lenga furlana" di Casarsa in quanto grande amico di Pasolini. Laureato in lettere nel '56 a Urbino, dal '59 al '74 ricoprì diversi incarichi nelle Ferrovie dello Stato: iniziò la sua carriera a Postumia, fu capostazione a Udine, dirigente movimento a Treviso e dirigente superiore a Trieste; si specializzò nei problemi delle comunicazioni e dei trasporti e dopo la pensione divenne consulente dell'Associazione Industriali, collaboratore di "Avanti cul brun!", "Realtà industriale" e "Rassegna tecnica" degli ingegneri e architetti; scrisse molti articoli nelle pubblicazioni della Società Filologica Friulana e della Camera di Commercio di Udine. Nel '92 fu nominato membro del comitato "Alta velocità ferroviaria" Torino-Lubiana e nel '96 dell'Accademia di Scienze, Lettere e Arti di Udine.
Tra gli anni '80 e '90 fu tra i fondatori dell'archivio Pasolini e pubblicista di tematiche riguardanti le ferrovie ed i trasporti in generale. Tra le sue pubblicazioni è da ricordare "Ferrovie in Friuli" (DLF Udine 1991) e la prefazione a "Il centenario della ferrovia Pontebbana" (DLF Udine 1979).
Egli seppe anche descrivere l'attualità ferroviaria regionale dalla nuova Pontebbana allo scalo di Cervignano. Rileggendo oggi i suoi articoli si ha l'impressione che il Friuli Venezia Giulia sia la regione delle occasioni mancate tra ferrovie dismesse, mai completate o mai realizzate. L'amore per il treno e per la sua terra lo portò ad interessarsi al percorso ciclabile sulla dismessa ferrovia Casarsa-Pinzano affinchè essa continuasse a vivere con il suo meraviglioso contorno.
Era quasi un obbligo, quindi, per la comunità casarsese la realizzazione di un archivio storico per non dimenticare i 150 anni di storia ferroviaria della città. L'Archivio, aperto a tutti, si costituisce il 13 ottobre 2006 e conta 280 soci, 70 dei quali ricoprono cariche istituzionali, e ha lo scopo di promuovere e conservare testimonianze materiali e documentarie sulla ferrovia della Destra Tagliamento nonché avviare un museo ferroviario all'interno della ex rimessa locomotive di Casarsa ora sottoposta a vincolo urbanistico.
Durante la serata è intervenuto anche Primo David fondatore del "Treno Museo di Villosa" (EN) con il quale, dopo il gemellaggio, è stato ventilato il progetto del Treno della cultura (treno speciale con carrozze letto e ristorante per raggiungere località d'interesse culturale accompagnati da letterati e storici di chiara fama).
L'archivio inoltre si prefigge di produrre audiovisivi e pubblicazioni a tema ferroviario e di collaborare con enti, istituzioni, nonché con i DLF di Pordenone, Udine e Portogruaro, assieme alla Ferrovia Turistica Museale Carnia-Tolmezzo e ad Associazioni storico-museali-ferroviarie di Carinzia e Slovenia.

Daniele De Anna

Casarsa-Pinzano... Quale futuro?

Il giorno 27 settembre si è svolta a Casarsa della Delizia la conferenza dal titolo "Ex-ferrovia Casarsa-Pinzano: quale futuro?". La serata era stata organizzata dal comitato promotore per la pista ciclabile da realizzarsi sul sedime della dismessa ferrovia ed è quindi immaginabile quale piega abbia preso fin da subito la discussione.
I promotori insistono sul fatto che la popolazione locale è stanca di vedere il vecchio sedime invaso da vegetazione, sterpaglie, serpenti e animali vari, nonché da discariche abusive, e che la pista ciclabile risolverebbe questi problemi oltre a permettere di mantenere viva una infrastruttura che è nella storia di quelle zone oltre che nei cuori della gente (peccato abbiano fatto di tutto per chiuderla nel lontano 1967 per favorire il trasporto su gomma n.d.r.).
Un amministratore del comune di Annone Veneto ha anche presentato la loro realizzazione di un chilometro di ciclopista sulla dismessa ferrovia Motta di Livenza-S.Vito al Tagliamento ottenuta in comodato d'uso dal momento che le ferrovie non possono cedere gratuitamente un bene perché figurerebbe come passività e la vendita comporterebbe tempi lunghissimi. L'opera è stata realizzata con una spesa di soli 60.000 Euro. In un altro tratto il sedime è stato utilizzato per la posa di una condotta idrica sottolineando il fatto che così non c'è il problema degli espropri e che si possono realizzare anche opere fognarie, elettriche e telefoniche.
Il comitato per la Casarsa-Pinzano tuttavia preferirebbe l'acquisizione e ha calcolato una spesa di circa 6 milioni di euro.
E' intervenuto alla serata anche il dott. Romano Vecchiet, il quale ha tracciato la storia di questa ferrovia, voluta da Venezia per evitare il nodo di Udine e realizzata in più fasi dal 1891 al 1914, non mancando di manifestare il suo disappunto sulla proposta in questione.
Disappunto che è stato ribadito anche da Roberto Chiandussi il quale ha sottolineato che questa ferrovia avrebbe un potenziale sia per il traffico viaggiatori sia per quello merci diversamente dalla Motta-S. Vito nata per scopi militari ed assolutamente inutile oggi; inoltre una volta trasformata sarebbe persa per sempre!
Il presidente del comitato Sig. Lenarduzzi ha poi replicato dicendo che si era tentata la strada della riapertura ma non c'è stato nulla da fare; inoltre molte delle stazioni intermedie sono troppo lontane dai centri abitati e la gente continuerebbe a preferire l'auto o la corriera; quindi, piuttosto che lasciare la linea nel degrado, la ciclopista è la miglior soluzione.
La conferenza è stata replicata martedì 2 ottobre a Spilimbergo ribadendo gli stessi concetti ma con delle novità interessanti: l'assessore ai trasporti della provincia di Pordenone ha infatti parlato dell'ipotesi da parte delle ferrovie di inserire l'asse Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-(Pinzano) nell'ambito del corridoio 5 per connettere all'importante opera l'area produttiva dello Spilimberghese e non solo. Quindi il sindaco di Spilimbergo ha annunciato che le ferrovie non hanno intenzione di rinnovare il comodato d'uso per la stazione, in scadenza il prossimo anno, e che rivogliono l'area, oggi utilizzata come autostazione e parcheggio, nelle condizioni iniziali. Queste notizie, se hanno visibilmente preoccupato il comitato promotore, hanno invece dato un filo di speranza a noi appassionati e sostenitori del treno anche se ci sarà da attendere le decisioni sul Corridoio 5 che si trascinano ormai da anni.

Daniele De Anna

La linea Casarsa-Pinzano all'ingresso della stazione di Valeriano nella primavera 2005 (foto C. Canton)

Il futuro in un soffio

E' il titolo del convegno sul Corridoio 5 che si è tenuto il 14 settembre presso la fiera di Pordenone. L'iniziativa aveva lo scopo di presentare al pubblico l'importanza e le caratteristiche di questa importantissima infrastruttura transeuropea che si snoda da Lisbona a Kiev e che interessa anche la nostra regione.
Nonostante l'assenza dei governatori Illy e Galan, l'assessore regionale ai trasporti Sonego e i rappresentanti delle principali istituzioni politiche ed economiche hanno illustrato gli aspetti salienti dell'opera, ribadendo gli stessi concetti che si sentono ormai da una decina d'anni: l'importanza di potenziare la linea esistente pena l'isolamento della regione dai grandi traffici internazionali verso est in costante aumento, e la necessità di trasferire quote di traffico dalla gomma alla rotaia. Non si è però visto un progetto o un tracciato anche perché è tutto fermo dopo le recenti polemiche anti TAV. Nel mese di ottobre saranno infatti presentate dieci varianti di tracciato per cercare di giungere ad una soluzione condivisa. E' intervenuto anche un rappresentante del comitato NO-TAV che ha ribadito lo spreco di denaro e l'enorme impatto ambientale di un'opera a suo dire inutile. Ha inoltre polemizzato sul fatto che in Italia quest'opera è stata imposta dall'alto mentre all'estero ci si confronta con la popolazione senza inutili e costosi cartelloni pubblicitari.
Questo era un riferimento alla mostra realizzata nel padiglione centrale in occasione della Multifiera 2007. Lo stand consisteva in un "viaggio stereoscopico" tra le città simbolo attraversate dall'importante infrastruttura, attraverso la proiezione di filmati bidimensionali, tabelle statistiche e grafici, il tutto accompagnato da commenti che sintetizzavano le informazioni salienti.

Daniele De Anna

Si TAV, No TAV

Continuano le polemiche sia sul tracciato che sulla necessità di costruire il Corridoio 5.
In ottobre sono state presentate tre ipotesi di tracciato. La prima, detta nord, prevede che la linea si affianchi all'autostrada A4 fino a Ronchi dei Legionari, ma ci sarebbero dei problemi di innesto in questa località e si dovrebbe raccordarla allo scalo di Cervignano. La seconda opzione, detta centro, prevede il potenziamento del tracciato storico ed una rettifica per evitare Latisana. La terza ipotesi, detta sud, prevede la costruzione di una nuova linea che passi nelle campagne a sud dei paesi che si trovano lungo la SS 14; in questo modo si svilupperebbe lontano dai centri abitati.
I dati presi a riferimento per la progettazione di questo tratto del corridoio prevedono il transito di 182 treni al giorno (46 passeggeri a lunga percorrenza, 36 regionali e 100 merci), 83 instradati sulla linea attuale e 99 su quella nuova.
Dopo la presentazione di questi progetti, le polemiche e le prese di posizione pro o contro la TAV sono divenute giornaliere. C'è chi si dice d'accordo, chi invece è contrario, altri dicono che basta potenziare solo la linea attuale sottoutilizzata, altri ancora richiedono ulteriori esami tecnici.
Nel frattempo è stato presentato un sondaggio realizzato tra gli abitanti della regione. E' risultato che il 26% di loro conosce il progetto Corridoio 5, mentre il 40% ne ha sentito parlare. Inoltre il 78% è favorevole alla sua realizzazione, basta che non passi vicino alla sua casa; se questo dovesse succedere allora l'80% sarebbe contrario.
La costruzione della variante alla SS 14, che avrà un nuovo tracciato con un impatto ambientale senz'altro maggiore rispetto alla ferrovia, invece non pare crei tutte queste prese di posizione.
In questo contesto si inserisce anche il collegamento del Corridoio 5 con la Pontebbana, che prevede il raddoppio della Udine-Cervignano.
E' prevista una variante di tracciato che da Palmanova eviti il passaggio urbano a Sevegliano, ma il tracciato proposto con una sopraelevata lunga 12 km non piace al comune di Bagnaria Arsa; in alternativa viene proposto l'utilizzo di una parte della vecchia Palmanova-S. Giorgio di Nogaro fino a Bagnaria Arsa, ma anche questa ipotesi non trova molto credito.
Con il passare dei giorni si fa strada l'ipotesi che il tracciato del Corridoio 5 seguirà l'autostrada dal confine con il Veneto fino a Porpetto per poi dirigersi verso Cervignano ed affiancarsi al vecchio tracciato. Il progetto di affiancare la nuova linea alla vecchia però non piace a RFI perché dovrebbe passare in ambiti urbani con il rischio di superare i limiti imposti dall'impatto ambientale ed inoltre comporterebbe il rifacimento di tutte le stazioni interessate per poter creare i binari di corsa riservati all'alta velocità.
A fine anno non si è ancora giunti ad una decisione, anche perché i comuni chiedono ulteriore tempo per nuove verifiche. Intanto i comitati No TAV hanno cominciato una raccolta di firme "contro l'assurdità di una nuova linea ferroviaria inutile, costosa e disastrosa".
In ogni caso l'Unione Europea ha stanziato per studi e lavori 50,7 milioni di euro per la tratta Trieste-Divaccia del Corridoio 5 ed altri 24 milioni sono stati assegnati alla tratta Ronchi Sud-Trieste. Altri 671,8 milioni sono stati stanziati per la tratta Torino-Lione che fa sempre parte del Corridoio 5. Questi finanziamenti fanno parte dei fondi comunitari destinati alle varie linee TAV europee; essi prevedono anche 786 milioni di euro per il Brennero e 58 milioni per la Fortezza-Verona.

Claudio Canton

Un ETR 500 in livrea AV ripreso a Udine (foto E. Ceron)

Il nuovo orario

Il "nuovo" orario ferroviario attivato il 9 dicembre non presenta grosse variazioni. Infatti il comunicato stampa emesso da Trenitalia precisa che "vengono confermati sostanzialmente gli attuali livelli di offerta per i treni a media e lunga percorrenza. Per i regionali, dopo la condivisione del Piano Industriale di FS da parte delle Regioni e la definizione di un percorso di confronto sui Contratti di Servizio Regionali, l'offerta non subirà nessuna variazione, almeno fino al 31 marzo 2008".
La novità più eclatante in Friuli è il cambio di orario e di numerazione dell'Eurostar per Roma: ora l'ES 9393 (ex 9465) parte alle 5.50 invece che alle 7.00 e rientra come ES 9396 (ex 9476) alle 21.59 invece che alle 20.56. Inoltre ora è effettuato con ETR 460 o 485.
Altre particolarità riguardano la diminuzione di un minuto dei tempi di percorrenza tra Udine e Trieste, mentre quelli tra Udine e Venezia sono aumentati di due minuti.
E' stato istituito un nuovo treno festivo in Pedemontana: partendo da Pordenone alle 7.43 raggiungerà Gemona dal 30 marzo al 19 ottobre.
Un'altra novità riguarda il materiale trainato dell'ICPlus Giorgione per Milano che ora viene generalmente effettuato con carrozze in livrea ESCI.
Sono stati invece soppressi i periodici EN Allegro Rigoletto Wien-Livorno e Exp Allegro Aida Wien-Ancona.

Claudio Canton

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Friuli

A seguito dei problemi sorti nei carrelli di vari Minuetto nelle zone d'Italia dove ci sono linee con curve strette, l'assessore regionale ai trasporti ha chiesto chiarimenti alla direzione regionale del TMR. La risposta è stata rassicurante: nessuno dei Minuetto "regionali" presenta problemi.

I GTW Stadler della Ferrovia Udine-Cividale hanno presentato spesso problemi di funzionamento, dovuti principalmente a problemi di elettronica. Ora pare che i tecnici della Stadler ed il personale delle officine della FUC abbiano finalmente risolto i problemi. Intanto qualche corsa ha dovuto essere soppressa ed i convogli essere sostituiti con le "vecchie", ma sempre valide, AD 900

La nuova stazione di Cividale e la fermata di San Gottardo non sono state ancora aperte al traffico. La società Ferrovie Udine-Cividale è ancora in attesa del verbale di ultimazione lavori da parte di Sistemi Territoriali, il vecchio gestore della linea che aveva dato inizio ai lavori di costruzione delle opere.

L'assessore ai trasporti della regione sta promuovendo a varie compagnie ferroviarie europee la partecipazione alla gara per l'assegnazione del trasporto pubblico. Fra le società contattate ci sono le DB, le ferrovie francesi e l'inglese Arriva che già gestisce il trasporto su gomma della provincia di Udine.
Nell'ambito del trasporto pubblico integrato si prevede l'istituzione di una card elettronica che sostituirà i tradizionali biglietti e che sarà valida su tutti i mezzi di trasporto.

Il tram di Opicina è fuori servizio dal 1° ottobre a causa di un guasto all'impianto di trazione: si sono verificati problemi alla nuova puleggia e pare si debba sostituire anche la fune traente.
Inoltre il 4 ottobre un trasporto eccezionale composto da un grosso trasformatore ha tranciato la linea aerea in piazza Dalmazia a Trieste.

Il 29 ottobre il braccio di una di quelle gru installate sui camion per il carico e lo scarico dei materiali ha urtato la sagoma limite posta a protezione della linea aerea del passaggio a livello nei pressi della stazione di Sevegliano sulla linea Palmanova-Cervignano. Ciò ha fatto piegare i pali che la sostenevano: uno è finito sulla linea aerea che si è disattivata automaticamente, uno si è piegato sulla strada ed un terzo è finito sul camion. Ovviamente sia il traffico ferroviario che quello stradale sono rimasti bloccati fino al ripristino dei pali.

E' stato presentato in novembre il progetto IRIS (Italian-Romanian Intermodal Solutions) che prevede l'istituzione di 1.100 treni merci che trasporteranno oltre 500.000 tonnellate di merci tra lo scalo di Cervignano e Arad in Romania nel corso di un triennio. L'operazione che si propone di togliere migliaia di tir dalle strade è stata finanziata in parte da fondi comunitari.

Il 29 novembre la Pontebbana è rimasta chiusa per il disinnesco di una bomba nei pressi della stazione di Gemona. Si trattava di una delle tante bombe sganciate dagli alleati sugli impianti ferroviari durante la seconda guerra mondiale.

Con l'inizio di dicembre le ferrovie francesi hanno interrotto il servizio di trasporto di sedie e mobili dal triangolo della sedia del manzanese a molte destinazioni in Francia perché ritenuto non remunerativo. Ovviamente queste spedizioni saranno ora trasferite sui TIR che intaseranno ancora di più le autostrade.

Il vice sindaco di Tolmezzo ed il sindaco di Amaro hanno proposto lo smantellamento del raccordo ferroviario tra Carnia e Tolmezzo visto che è inutilizzato ed al suo posto la realizzazione di una pista ciclabile. Avrebbero anche avuto assicurazioni dalla regione che i fondi destinati alla linea saranno dirottati all'istituzione della banda larga nella zona.
La notizia non ha fatto piacere ai promotori del ripristino della ferrovia per scopo museale, che continuano nei loro propositi avendo l'approvazione di varie entità carniche, con la sola esclusione dei due amministratori autori della controproposta.

E' stata costituita la Società di trasformazione urbana "Tarvisio 2000". Provvederà alla riconversione degli edifici e delle aree dismesse della Valcanale: tra di essi le ex stazioni di Tarvisio Centrale e di Camporosso.

Nel pomeriggio dell'8 dicembre il regionale festivo 20903 che collega Tarvisio con Udine ha colpito e frantumato una traversa limite di stazionamento in cemento che qualche sconsiderato aveva posto sul 3° binario della stazione di Ugovizza-Valbruna.
Fortunatamente la bassa velocità del convoglio ha impedito che il treno deragliasse e molti passeggeri non si sono nemmeno accorti dell'"incidente".
Qualche giorno dopo, il 14 dicembre alle 17.30 approfittando dell'oscurità, qualcuno ha preso a sassate il regionale 2863 Venezia-Trieste nei pressi del ponte sul Tagliamento in territorio veneto. Sono stati scheggiati alcuni finestrini, ma non si sono avuti feriti, c'è stato però panico tra i passeggeri. Probabilmente si è trattato di una bravata di alcuni ragazzini, ma il fatto è preoccupante perché nella zona episodi del genere si verificano spesso.

Fare foto ai treni può creare anche spiacevoli inconvenienti; infatti, il 14 dicembre un fotoamatore, del quale non è stato fornito il nome, ma che non risulta essere un nostro socio, che si era recato lungo la circonvallazione di Udine per fotografare i convogli in transito, ha avuto la sventura di rinvenire il cadavere di una persona che era scomparsa da casa da tre mesi.

Nel corso del 2008 sarà finalmente dato l'avvio ai lavori preliminari per l'innalzamento del ponte sul Tagliamento a Latisana. Sono previsti 360 giorni per la conclusione di questi lavori, poi si procederà al sollevamento del ponte con dei martinetti e l'adeguamento delle pile e delle rampe di accesso.

Con il primo gennaio 2008 la regione Friuli Venezia Giulia assumerà la competenza della gestione del trasporto ferroviario locale. Le trattative tra la regione e Trenitalia per il rinnovo del contratto di servizio transitorio fino al 31 dicembre 2010 sono però ancora in corso.

Trainwatching

Il 13 ottobre l'IC 709 “Canova” Udine-Roma era insolitamente composto da 4 carrozze UIC-X in livrea Giubileo e da 3 carrozze Intercity Plus.
Giampaolo Scodellaro

Il 19 ottobre l'ICN 771 “Marco Polo” Udine-Napoli era insolitamente trainato dalla locomotiva E 444.100 in livrea ESCI. Giampaolo Scodellaro

Il 4 novembre l'EC 30 “Allegro Johann Strauss” Venezia-Wien aveva in composizione oltre alle solite carrozze ÖBB anche due UIC-X di 2ª classe.
Giampaolo Scodellaro

Parata di locomotive Vossloh presso le officine Serfer di Udine il 12 novembre 2007. Si riconoscono la G1000BB D100 100 Vossloh, la G2000 05 SR (Am 840 001-2) SBB Cargo e la G2000.02 SE Serfer (foto E. Ceron)

La sera del 24 novembre è transitato nella stazione di Udine un treno merci trainato dalla locomotiva E 655 211 che appartiene, secondo la scritta sulla fiancata, alla società “Trenitalia Ca.go”. Claudio Canton

La mattina del 16 dicembre tra le 7.30 e le 8.00 si è verificato un interessante incrocio di treni merci al P.M. di Vat.
Il primo ad arrivare è stato il Ro-La Salisburgo-Trieste con in testa la 1216-007 ÖBB (E 190.007) che si è fermato sul 4° binario. Dopo una decina di minuti è giunto, in ritardo, il Monaco scalo-Cervignano scalo con un merci intermodale (containers e casse mobili) trainato dalla RTC E 189.918 RT (ES 64 F4 - 189.018) che si è fermato sul 3° binario. A questo punto, dopo circa un'altra decina di minuti, è giunto dalla circonvallazione di Udine il Cervignano scalo-Fürnitz (Villach Süd scalo) con alla testa una E 652 in livrea XMPR e dietro una E 412. Quest'ultimo si è fermato sul 1° binario.
Tutti i treni sono ripartiti nel giro di 10 minuti, per primo quello di RTC che quindi ha avuto la precedenza sul Ro-La; quasi contemporaneamente quello con la E 412 si è avviato verso Tarvisio e subito dopo è stata la volta del Ro-La.
Come ulteriore curiosità, con l'arrivo dei tre convogli erano presenti le 3 macchine politensione che fanno servizio sulla Pontebbana ed anche le tre imprese che attualmente vi operano: le FS con le E 412, le ÖBB con le 1216 (E 190) e la RTC con le E 189.
In ogni caso non è affatto raro che avvenga questo incontro delle tre locomotive. Denis Carlutti

Il 22 dicembre è transitato a Udine un treno merci straordinario proveniente da Venezia e diretto verso Tarvisio. Era trainato dalla E 655.164 Cargo in livrea XMPR e composto da un lungo treno cantiere in trasferimento.
Dietro alla E 655 nell'ordine c'erano una 212 ex DB, ora EBW, un pianale, 15 tramogge a carrelli di due tipologie diverse, due macchine operatrici, 7 tramogge a carrelli di tipo ex FS, un'altra 212 ex DB ed altre due macchine operatrici. Alcuni carri erano della Pasolini. Denis Carlutti

Nel tardo pomeriggio del 27 dicembre è transitato a Bivio Vat un merci di cisterne diretto verso la circonvallazione di Udine. La particolarità di questo treno è che era trainato da una E 645.300 (ex E 646), locomotiva che, come le altre della sua serie, è destinata a terminare il servizio attivo con il 31 dicembre.
Denis Carlutti

Un'altra immagine della G1000BB D100 100 Vossloh presente nello scalo della Sefer di Udine (foto E. Ceron)

La mostra per i 25 anni della SAT

La SAT ha dovuto aspettare 24 anni per poter rifare a Udine una mostra dove presentare la propria attività al grande pubblico. E ha dovuto anche questa volta "giocare in casa" dopo la mostra di presentazione del gruppo avvenuta nel 1983 nella sala riunioni del DLF. Infatti, la nota carenza di spazi espositivi a Udine, e per di più con dimensioni adeguate ai plastici dei soci della SAT, nonché lo scarso credito dato a mostre sul modellismo, non avevano mai permesso un'adeguata presenza del nostro gruppo in città, a parte qualche comparsata in alcune sagre di quartiere.

Panoramica della sala dell'ex Cinema Ferroviario che ha ospitato la mostra

Il caso ha voluto che la chiusura del cinema ferroviario "Ippolito Nievo" sia coincisa con il 25° anniversario della SAT, per la cui la sua sala, inutilizzata in attesa di diventare palestra, è stata richiesta al DLF, che, dopo qualche titubanza, l'ha concessa in uso per l'esposizione. Così dal 20 ottobre al 4 novembre è stata allestita l'agognata mostra.

L'esposizione è stata quasi interamente dedicata al fermodellismo, ma erano anche esposti alcuni cimeli ferroviari ed una raccolta di foto storiche ed attuali della ferrovia Pontebbana.

I plastici erano tutti modulari. Quello più appariscente, con la sua lunghezza di 22 metri (18 m più gli anelli di ritorno), era quello in scala H0 denominato "Tregnago" di Giorgio Botti. Rappresenta la stazione immaginaria di Tregnago con le linee afferenti ed è ambientato in epoca attuale. Essendo dotato di linea aerea ha visto circolare principalmente treni trainati da locomotive elettriche, ma non mancavano quelle diesel e quelle a vapore, che in questo caso trainavano convogli storici come accade nella realtà. Per l'occasione era stato ampliato con il plastico della stazione attuale di Artegna e da uno scalo dove venivano ricoverati i treni che si alternavano sui binari di corsa e di manovra.

Un altro plastico in scala H0e era esposto da Marco Miconi. Anche questo plastico è di fantasia, ma con le sue tre stazioni si ispira alle ferrovie con scartamento 760 mm dell'Austria, nonché a quelle da tempo soppresse dell'Alto Adige. Esso è ancora in costruzione, ma è stato apprezzato

Il plastico Tregnago visto dall'alto. In primo piano lo scalo di ricovero dei convogli

Fabbricato viaggiatori e magazzino merci della stazione di Tregnago

Il modulo con il fabbricato viaggiatori della stazione di Artegna

Sopra: veduta del modulo in fase di completamento del plastico di Marco Miconi
A sinistra: la stazione principale del plastico Miconi

lo stesso perché i visitatori hanno potuto osservarne le tecniche di costruzione.
Erano poi esposti i plastici in scala N di Roberto Talotti e di Marco Vidoni. Il primo, lungo 4 metri, è ambientato in Germania nella prima metà del '900, quindi la trazione è affidata alle locomotive a vapore e per questo è dotato di un grande deposito locomotive con piattaforma girevole, mentre il secondo, lungo 8 metri e denominato "Valfiorita", ha un ambientazione italiana con una linea a doppio binario non elettrificata sulla quale transitano treni la cui collocazione temporale spazia dal secondo dopoguerra ad oggi.

Marco Vidoni ha anche esposto un altro piccolo plastico in scala N, praticamente un ovale che usa a casa per far sgranchire le bielle alle locomotive senza dover montare il plastico "grande".
Infine era anche esposto un diorama in scala N, regalato anni fa dal Museo di Trieste Campo Marzio alla SAT, che rappresenta la stazione di Udine agli inizi del '900 quando era ancora presente la grande tettoia metallica che copriva quattro binari.
Arricchivano infine la mostra alcune bacheche in cui erano esposti modelli in scala H0 di locomotive, automotrici ed elettromotrici delle ferrovie italiane. In esse si poteva ammirare l'evoluzione dei mezzi di trazione negli ultimi 100 anni. Inoltre in una bacheca erano messi a confronto modelli con varie scale di riproduzione, dalle più grandi alla più piccola, la scala Z.
Non mancava il vapore vivo con l'esposizione dell'ultima locomotiva che

Due delle bacheche con esposti i modelli ed i cimeli ferroviari

La stazione centrale del plastico di Roberto Talotti con alle spalle il paese da essa servito

Il grande deposito locomotive con piattaforma girevole del plastico Talotti

Sopra: la stazione di Valfiorita dell'omonimo plastico di Marco Vidoni

A sinistra: panoramica del plastico Valfiorita

entra a far parte del parco mezzi di trazione con scartamento 5” della SAT: si tratta della riproduzione della locomotiva a vapore U 39 della ferrovia Parenzana, che è stata realizzata da Roberto Vassilich. Era affiancata dall'automotrice tipo Wismar, chiamata in Germania Schienenbus (autobus su rotaia), realizzata da Roberto Talotti e dalla stazione, completa di arredamento interno, realizzata da Roberto Talotti e Roberto Vassilich per il circuito vapore vivo.
Negli ultimi giorni della mostra sono state esposte anche le autocostruzioni in ottone in scala 1 di Luigi Lillia. Si tratta delle locomotive a vapore FS Gr 691 e Gr 746, nonché della locomotiva elettrica trifase E 330 (in fase di costruzione) e della carrozza tipo Centoporte tutte riprodotte fin nei minimi particolari.
La mostra ha registrato un buon afflusso di visitatori, che sono stati numerosissimi nell'ultima giornata di apertura quando era in funzione anche il vapore vivo ed era stata organizzata una castagnata.

Claudio Canton

Le realizzazioni in scala 1 di Luigi Lillia
Dall'alto in basso:
Locomotiva a vapore Gr 691
Locomotiva a vapore Gr 746
Carrozza Centoporte

A sinistra: Locomotiva elettrica E 330 trifase in fase di costruzione

(tutte foto C. Canton)

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 47 - Anno 12 (N° 4 / 2007)
Allegato al supplemento N° 3 al N° 3 - Novembre 2007 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio